IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 59)
z dnia 26 listopada 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 59)

26 listopada 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 719).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Mariusz Marszel** doradca przewodniczącego Związku Gmin Wiejskich RP, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Janusz Laube** doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. Witam pana ministra Webera wraz ze współpracownikami.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu RP na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i prowadzone jest z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Wszystkie inne zasady państwo znają, albowiem przed chwilą mieliśmy posiedzenie Komisji, na którym również o tym mówiłem.

Teraz przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę posłów, którzy głosują zdalnie, o zalogowanie się. Przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitów do głosowania. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Kiedy będziemy gotowi, proszę o wyświetlenie wyniku.

Czy mogę prosić o wyświetlenie wyniku? Głosowało 29 posłów. Stwierdzam kworum.

Informuję, że marszałek Sejmu skierowała 20 listopada 2020 r. na podstawie art. 39 ust. 2 do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 719). Jednocześnie na podstawie art. 95b regulaminu Sejmu marszałek wyznaczyła termin przedstawienia sprawozdania do 8 grudnia 2020 r.

Porządek dzienny posiedzenia obejmuje rozpatrzenie powyższego projektu ustawy.

Prosiłbym pana ministra Webera o ewentualne uzasadnienie projektu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, projekt ustawy stanowi wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 r., w którym trybunał orzekł, że obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t należy uznać za sprzeczny z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. Zakres zmian w projekcie ustawy ogranicza się wyłącznie do pełnego dostosowania prawa polskiego do regulacji unijnych, czyli do wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Od wydania tego wyroku, który jest stosowany bezpośrednio, pojazdy

o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń.

Zakres zmian dotyczy dwóch przeciwstawnych interesów. Interesu przewoźników wykonujących transport drogowy – wyrok TSUE jest wynikiem skargi złożonej przez nich do Komisji Europejskiej – oraz zarządców dróg, którzy od wyroku TSUE musieli dopuścić ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t na swoich drogach, niezależnie od ich stanu technicznego. Projekt był przygotowywany przez Ministerstwo Infrastruktury, oczywiście w konsultacji z innymi resortami. Był też opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, która pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt ustawy. Szanowni państwo, tyle tytułem wstępu. Myślę, że będzie dyskusja już na temat szczegółowych przepisów, na temat poszczególnych artykułów – i tych merytorycznych, i tych przejściowych. Może wtedy będzie przestrzeń na to, żeby bezpośrednio i konkretnie odnosić się do wypowiedzi państwa posłów czy innych osób, które biorą udział w posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Panie przewodniczący, czy to jest odpowiedni moment, żebym zadała pytanie do całości ustawy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę zadać pytanie.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Panie ministrze, te rozwiązania były opiniowane negatywnie również przez Ministerstwo Infrastruktury. Rozumiem, że to jest implementacja unijnych przepisów, natomiast one nie są w interesie publicznym. Chciałam złożyć takie pytanie. W ocenie skutków regulacji nie podano, jakim kosztem będzie rozjechanie przez ciężkie pojazdy polskich dróg, również dla samorządów. Chciałam zapytać, czy państwo to liczyli. Czy ewentualne kary, które byśmy płacili, nie byłyby rozwiązaniem bardziej opłacalnym? Bo jesteśmy między młotem a kowadłem. Uważam, że jeżeli tak ochoczo wetujemy unijny budżet, co jest niesłuszne, to akurat tutaj słuszne byłoby postawienie pewnej tamy i negocjowanie tych dyrektyw lub implementacja ich w taki sposób, żeby nie szkodziły interesowi publicznemu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pan minister odpowie?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Teraz czy po zestawie pytań, jeżeli będzie ich więcej?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie widzę, żeby były jakiekolwiek inne pytania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

OK. Szanowni państwo, to nie jest tak, że ten wyrok jest tylko i wyłącznie negatywny dla Rzeczypospolitej. Jak wskazałem na początku, jest on korzystny z punktu widzenia interesów transportowców. Tych, którzy przewożą towary polskimi drogami. Teraz dostępność do dróg, szczególnie samorządowych, ale nie tylko, bo również krajowych, będzie większa. To po pierwsze. Po drugie, w projekcie ustawy jest artykuł mówiący o wyłączeniach, czyli o odcinkach dróg albo o strefach, które z inicjatywy zarządców dróg będą mogły być wyłączone z przejazdów pojazdów mających nacisk na oś do 11,5 t. Samorządy będą mogły z tych przepisów korzystać. Po trzecie – jak wspomniałem – wyrok obowiązuje bez mała od 23 miesięcy. Czyli od 23 miesięcy transportowcy z naciskiem osi do 11,5 t mogą jeździć praktycznie bez żadnych ograniczeń również po drogach samorządowych. Dotąd nie spływały do Ministerstwa Infrastruktury gremialne wnioski, że tę sytuację należy w szybki sposób usprawnić, w szybki sposób naprawić. I po czwarte, jeżeli chodzi o degradację dróg samorządowych – Fundusz Dróg Samorządowych jest idealnym

narzędziem do tego, aby prowadzić modernizację dróg, które są niszczone przez pojazdy ciężkie czy przez pojazdy osobowe. Myślę, że będzie wykorzystywany, a w zasadzie już jest wykorzystywany do tego, żeby podnosić nośność na tych drogach i żeby zwiększać przestrzeń przewozową pojazdów ciężkich.

Tak że konkludując, nie widzimy w tej ustawie jakichś wielkich zagrożeń związanych z degradacją dróg samorządowych w naszym kraju. Ustawa zakłada, że na wszystkich drogach krajowych – na wszystkich drogach krajowych – takie pojazdy będą mogły się poruszać, bez żadnych wyłączeń, bez żadnych ograniczeń. I to zadanie do odrobienia leży głównie właśnie po stronie zarządcy krajowego. Dlatego przygotowaliśmy program utrzymaniowy. Program, który ma na celu modernizację już istniejących dróg krajowych. Takich, które nie są w tej chwili dostosowane do przejazdu pojazdów o nośności do 11,5 t. Tak że główny wysiłek modernizacyjny będzie spoczywał właśnie na zarządcy centralnym.

Natomiast drogi samorządowe są w mniejszym stopniu wykorzystywane do tego typu przewozów. Jeżeli ktoś dociera drogą powiatową czy gminną do jakiegoś przedsiębiorstwa, to właśnie dociera do jednego przedsiębiorstwa. To nie są drogi tranzytowe. To nie są drogi, które zgarniają kilka tysięcy pojazdów ciężkich każdego dnia. Co do zasady do tego służą drogi krajowe. I oczywiście drogi szybkiego ruchu, które już są dostosowane do przejazdu takich pojazdów. Ale także drogi krajowe. Tak że nie widzimy tutaj jakiegoś nadmiernego zagrożenia, jeżeli chodzi o degradację polskich dróg. Widzimy tutaj danie większej swobody i więcej możliwości przewozowych polskim transportowcom. Oczywiście z wyłączeniami, o których też dyskutowano z samorządowcami i z transportowcami. W naszej ocenie są one dobrym kompromisem. Dlatego w takiej formie zaproponowaliśmy tę ustawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jeszcze pani poseł?

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Tak, ad vocem. Panie ministrze, rozumiem, że chce mi pan powiedzieć, że w tej chwili publiczne pieniądze – pieniądze nas, podatników – na przykład z Funduszu Dróg Samorządowych, będą wydawane po to, żeby interes przewoźników, jak pan powiedział, był zabezpieczony. Przypomnę, że Ministerstwo Infrastruktury cały czas negatywnie wypowiadało się o tych rozwiązaniach. Nie mówimy tutaj tylko o przewoźnikach krajowych. Mówimy o tym, że już bodajże w 2006 r. – o ile dobrze pamiętam – Politechnika Wrocławska wyraźnie stwierdziła, że ponieważ nasi wschodni sąsiedzi wyspecjalizowali się w spedycji, w transporcie towarowym, to w tej chwili my będziemy ponosić koszty tego, że nasze drogi tak naprawdę służą przewoźnikom niepolskim. Dalsze badania to potwierdzają. Czyli – jak rozumiem – to nie zabezpiecza naszego interesu narodowego. Rozumiem, że z kieszeni podatnika będziemy ponosić te koszty. Dlatego że jeden ciężki pojazd niszczy drogi nawet kilka tysięcy razy bardziej – jak pokazują obliczenia – niż zwykły samochód osobowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że pan minister w pierwotnej wypowiedzi już odpowiedział na zgłaszane wątpliwości.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mogę jeszcze uzupełnić, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Powiem szczerze, że nie widzę takiej konieczności, bo to już było.

Jeszcze pan poseł. Czy tak? Proszę.

Poseł Adam Gawęda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana ministra ze względu na mimo wszystko bardzo istotną uwagę, że dość dużo użytkowników korzysta z dróg, dla których określony jest maksymalny nacisk osi napędowej na nie więcej niż 8 t. Dotyczy to art. 41 ust. 1 ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych, który ustanawia

generalną zasadę, że na drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku osi napędowych do 11,5 t. Mam na myśli głównie zawarte w tym przepisie zastrzeżenie, w którym wprowadza się zakaz poruszania się po drogach gruntowych pojazdów o nacisku osi napędowej większym niż 8 t. Mam tutaj na uwadze generalnie gospodarkę leśną. To jest dość istotny element funkcjonowania naszej gospodarki.

W wyjaśnieniach czytamy, że zarządca drogi będzie mógł w jakiś sposób podwyższyć tę kategorię. Ale czy pan mister nie uważa, że może dojść do takiej sytuacji, w której zarządca drogi nie będzie, mówiąc krótko, zainteresowany takim działaniem, bo z jego punktu widzenia będzie to niekorzystne? A może na tym ucierpieć dość duża liczba firm funkcjonujących w obszarze gospodarki leśnej, co jest bardzo istotnym elementem funkcjonowania w całym naszym systemie. Szczególnie w sytuacji, kiedy staramy się każdą tarczą pomagać na tyle, żeby cały system gospodarczy w miarę możliwości dobrze funkcjonował.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zanim pan minister odpowie, bo nie ma zgłoszeń ze strony posłów, jest jeszcze zgłoszenie zdalne ze strony przedstawiciela Związku Gmin Wiejskich, więc prosiłbym o zadanie pytania.

Doradca przewodniczącego Związku Gmin Wiejskich RP Mariusz Marszel:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zabrania głosu. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, chciałbym wrócić do genezy uzgodnień związanych z przedmiotową ustawą. Fakt jest faktem, że sprawa była rozpatrywana przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego w lutym. Samorządowcy zgłosili wiele uwag do tej ustawy. Ustawa wróciła do zespołu infrastruktury. Natomiast ze względu na pandemiczny charakter procedowania jej w marcu, ustawa nie trafiła do rzeczywistego procesu konsultacji i zgłaszania uwag. Samorządowcy zgłaszali wiele problemów związanych z przyjęciem czy wdrożeniem tego przedłożenia.

Między innymi sprawa dotyczyła dopuszczenia ruchu pojazdów powyżej 8,5 t, które do tej pory były pojazdami nienormatywnymi na drogach powiatowych. Wszystkie drogi powiatowe i drogi gminne są budowane w troszeczkę innych standardach niż drogi krajowe, o których mówił pan minister. One nie są w żadnym stopniu przygotowane do przenoszenia nacisku do 11,5 t, więc wprowadzenie pojazdów o masie do 11,5 t na drogi powiatowe i drogi gminne doprowadzi do ich degradacji. Trudno nie zgodzić się z panią poseł. Jeden przejazd takiego pojazdu, który będzie w pełni obciążony, może doprowadzić do degradacji drogi.

Pomijam nawet fakt, że rząd uruchamia – i bardzo słusznie – programy pomocowe przy budowie dróg, jak chociażby ostatni program budowy 100 obwodnic. Natomiast program budowy 100 obwodnic w ogóle nie uwzględnia procesów, które zachodzą przy tych budowach. Bardzo często jest tak, że ruch pojazdów ciężkich wprowadzany jest na skutek utrudnień w ruchu na drogi powiatowe i na drogi gminne zarządzane przez samorządy. Kilkugodzinny czy nawet godzinny ruch w związku z tym, że takie pojazdy zostają wprowadzone, powoduje całkowitą degradację drogi. To tutaj samorządy cały czas widzą to zagrożenie, które cały czas się pojawia.

Jak wspomniałem, można było w ramach wytycznych do projektowania dróg przyjąć dla dróg powiatowych inne wytyczne. Drogi gminne są przeważnie budowane w najniższych klasach. Drogi krajowe i drogi powiatowe można było wybudować zgodnie z tymi wytycznymi o jedną klasę niżej. Zezwalały na to wytyczne do projektowania w rozporządzeniu, więc te drogi w żaden sposób nie są przystosowane do tego, żeby wprowadzić na nie ruch ciężki. Poza tym w ocenie skutków regulacji w żadnym z punktów Związek Gmin Wiejskich nie dopatrzył się kosztów, które samorządy będą musiały ponieść, m.in. kosztów wdrożenia stałej organizacji ruchu.

Oczywiście w pewnych przypadkach można tego zakazać. Zarządca może ustawić znaki zabraniające wjazdu pojazdów ciężkich. Natomiast to wszytko jest związane z kosztami dotyczącymi ustawienia, wdrożenia i uzgodnienia stałej organizacji ruchu. Nie ma żadnej informacji o tym, w jaki sposób zostaną zrekompensowane samorządom koszty związane z robotami interwencyjnymi na tych drogach. Jeżeli dojdzie do sytuacji,

że taki ruch zostanie wprowadzony, te drogi w drastycznym i bardzo przyspieszonym stopniu ulegną degradacji, więc będą musiały być wykonane roboty interwencyjne, jak również roboty utrzymaniowe, na tych drogach.

Tak że szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, samorządowcy mają troszeczkę inne zdanie w sprawie tego projektu ustawy. Konkretnie chodzi o opinię pozytywną, która została wyrażona przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Słuchając przedstawiciela związku gmin, zastanawiałem się: kto ma rację? Dlatego że w uzasadnieniu czytam, że ostatecznie zespół przyjął w trybie obiegowym 20 marca bieżącego roku opinię pozytywną. Tak? A w tej chwili słyszę, jak państwo mówią, że nie zgadzają się z tymi ustaleniami. Więc może pan minister powie, czy jest pozytywna opinia tych jednostek. Zwłaszcza, że – jak tu czytam – w konsultacjach przedstawiciele gmin czy związku gmin nie zgłosili uwag. Jest pytanie, dlaczego wtedy nie było tych uwag, a pojawiają się w tej chwili, teraz. Czy mamy błędne materiały, czy ktoś po prostu lekko wprowadza nas w błąd?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę innych zgłoszeń. Zamykam dyskusję. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Potwierdzam, że opinia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego do tego projektu jest pozytywna. Konsultacje były prowadzone od 15 stycznia do 20 marca bieżącego roku, a 20 marca opinia została przyjęta. Przypominam, że ze stanem epidemii mamy do czynienia chyba od 8 marca. Tak że były prawie dwa miesiące swobodnych konsultacji. Wiem, że odbywały się też bezpośrednie spotkania. Nie tylko zdalne, nie tylko wideo, ale też bezpośrednie spotkania przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z przedstawicielami strony samorządowej i przewoźników odnośnie do tego tematu. Tak że nie można mówić, że te konsultacje były w jakiś sposób ograniczone.

Natomiast my już nie wchodzimy we wzajemne relacje pomiędzy samorządowcami z danych organizacji gminnych, wiejsko-gminnych, powiatowych czy wojewódzkich. To już – że tak powiem – jest poza nami. Nie wchodzimy w te wzajemne relacje. Nie mamy wpływu na to, jak te organizacje dobierają swoje stanowiska, czy odnoszą się do tych stanowisk jednogłośnie, czy jakąś większością głosów. To jest poza Ministerstwem Infrastruktury. Natomiast po raz któryś potwierdzam, że opinia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego jest pozytywna.

Nawiążę jeszcze do wypowiedzi przedstawiciela związków gminnych. Bez tej ustawy nie będzie możliwe wprowadzenie pewnych wyłączeń na drogach samorządowych. Właśnie tych wyłączeń, które będą wykorzystywane przez jednostki samorządu terytorialnego do tego, żeby w kilku przypadkach ograniczyć możliwość przejazdu pojazdów – umówmy się – ciężkich. W tej chwili sytuacja winna być dużo trudniejsza dla samorządowców niż w momencie przyjęcia tych przepisów prawa. To tak wygląda od strony merytoryczno-prawnej.

I jeszcze kilka zdań do wypowiedzi pani poseł Gill-Piątek. W mojej ocenie ta ustawa nie zachwieje interesem gospodarczym naszego kraju. Wręcz przeciwnie, pozwala funkcjonować przedsiębiorcom, którzy świadczą usługi transportowe. Potwierdzam po raz któryś, że z pewnymi ograniczeniami. Tak że ona nie jest sprzeczna z polskim interesem prawnym. Natomiast potwierdzam, że negocjacje, ustalenia i urobek, o którym dzisiaj dyskutujemy, nie były proste. Nie były łatwe. Dzięki wysiłkowi wszystkich stron, ale także państwa dyrektorów, którzy są tutaj razem z nami, mamy do czynienia z projektem optymalnym. Z projektem kompromisowym. Z projektem, który nie narusza interesów z jednej strony przewoźników, a z drugiej strony interesu samorządowców.

Jeżeli chodzi o pojazdy zagraniczne, które przejeżdżają przez nasz kraj, to tutaj prowadzimy dużo bardziej odpowiedzialną politykę, jeżeli chodzi o ustalanie limitu zezwoleń dla pojazdów ciężkich spoza Unii Europejskiej. Jeżeli będzie potrzeba organizacji posiedzenia Komisji Infrastruktury na ten temat, z wielką chęcią podzielę się informacją o działaniach Ministerstwa Infrastruktury z ostatnich pięciu lat, jeżeli chodzi o tę kwestię. To po pierwsze. A po drugie, co do zasady Polska jest krajem tranzytowym. Tak że te pojazdy jadą przez Polskę dalej na zachód. A jadą drogami szybkiego ruchu. Albo autostradą A2, albo autostradą A4. Nie zjeżdżają na drogi samorządowe, bo po prostu nie ma takiej potrzeby.

Jeżeli towar nie jest tam wyładowywany, jeżeli towar nie jest stamtąd zabierany, to po co jechać krętymi drogami gminnymi, kiedy można pojechać szybciej, bardziej komfortowo i bardziej bezpiecznie albo autostradą A2, albo już pełną autostradą A4 z Ukrainy w kierunku Niemiec? Oczywiście ci przewoźnicy ponoszą opłatę za korzystanie z polskiej infrastruktury drogowej. To też jest pewien wpływ do Krajowego Funduszu Drogowego. To też jest pewne zasilenie budżetu, który później jest wykorzystywany do inwestycji drogowych.

I jeszcze jeden temat, panie przewodniczący. Krótko, jeżeli chodzi o usługi leśne, bo o to też pytał pan poseł. Nie mamy odnotowanego tutaj stanowiska Ministerstwa Środowiska czy Lasów Państwowych. Tak że nie wydaje się, że z ich punktu widzenia będzie to jakoś problematyczne. Natomiast jeżeli będzie taka potrzeba, to oczywiście będziemy to robić. Po wprowadzeniu tych przepisów w życie będziemy weryfikować, czy te przedsiębiorstwa, które świadczą usługi leśne, mają problem z dojazdem drogami gruntowymi do polskich lasów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy z druku nr 719. Proponuję, żeby upoważnić Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym, legislacyjnym i językowym stanowiących konsekwencję poprawek przyjętych przez Komisję w projekcie ustawy lub oczywistych błędów, które – jeśli się pojawią – państwo zasygnalizują. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie widzę zgłoszeń. Wobec niezgłoszenia sprzeciwu stwierdzam jej przyjęcie.

Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy. Proponuję, żebyśmy tym razem rozpatrywali projekt artykułami, a nie zmianami. Z tego, co wiem, nie ma za dużo zmian. Chyba, że Biuro Legislacyjne ma inne zdanie w tym zakresie.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli moglibyśmy coś sugerować, to sugerowalibyśmy jednak rozpatrywanie przynajmniej art. 1 punktami.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. W takim razie przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie widzę. Przyjmujemy.

Proszę, przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję bardzo. Do pkt 2 mamy kilka uwag. Pierwsza uwaga dotyczy art. 41 ust. 1. Wnioskodawcy na końcu tego przepisu formułują zastrzeżenie „z zastrzeżeniem art. 41a i 41b”. Chcielibyśmy zauważyć, że zgodnie z dobrymi praktykami legislacyjnymi nie formułuje się zastrzeżeń, w szczególności w przypadku, gdy zastrzeżenie ma nas odsyłać do bezpośrednio następujących po sobie jednostek redakcyjnych. I tutaj pytanie. Czy wnioskodawcy dopuszczają możliwość wykreślenia tego zastrzeżenia lub ewentualnie zastąpienia go innym sformułowaniem, na przykład „z uwzględnieniem”? To jest rzecz pierwsza.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czy mogę od razu odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Tak. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Wybieramy drugą opcję, czyli zamieniamy to sformułowanie na wyrazy „z uwzględnieniem”. A w drugim przypadku „z wyjątkiem”.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Czyli, jak rozumiem, będzie brzmiało: „z uwzględnieniem art. 41a ust. 1 oraz z wyjątkiem art. 41b ust. 1”.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Tak, potwierdzam.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję. Druga uwaga dotyczy ust. 4, na początku którego jest mowa o wprowadzeniu lub ustanowieniu zakazu. Jest pytanie: czy użyto prawidłowo spójnika „lub”? W ust. 2 użyto spójnika „albo”. Taka sytuacja powtarza się w kilku innych przepisach ustawy. Warto byłoby to ujednolicić.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Zgoda. Ujednolicamy, czyli zamieniamy wyraz „lub” na wyraz „albo”.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję. W pkt 1 tego samego ustępu w lit. a jest mowa o formie ochrony przyrody. I odsyła się do art. 6 ust. 1 pkt 1 i 5. I teraz pytanie. Czy te dwie formy z pkt 1 i 5 mogą współistnieć? I pytanie, czy rzeczywiście spójnik „i” jest tutaj właściwy. Czy raczej nie powinna tutaj być alternatywa łączna, czyli spójnik „lub”?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Zgadzamy się na spójnik „lub”.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję. To już też sobie wyjaśniliśmy, że w ust. 5 będzie zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „albo”. A teraz ust. 6. Zakaz może być wprowadzony lub ustanowiony wyłącznie na drodze publicznej albo jej odcinku. I teraz pytanie. Czy tutaj również spójnik „lub” jest właściwie zastosowany? Pytam o ten pierwszy spójnik. A w drugiej kolejności o spójnik „albo” między wyrazami „na drodze publicznej albo jej odcinku”. Czy tutaj nie powinien być spójnik „lub”, jak w kilku innych przepisach ustawy, na przykład w art. 41 ust. 2 pkt 1?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Czyli w pierwszym miejscu zamieniamy spójnik „lub” na spójnik „albo”. A w drugim „albo” na „lub”.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Tak? Jeżeli tak, to OK.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Tak.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
OK.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
I jeszcze takie pytanie ogólne do tego przepisu. Czy ten przepis nie stanowi swoistej nadregulacji względem ust. 4 i 5? W ust. 4 i 5 jest mowa o tym, jakie przesłanki powinny być spełnione. Natomiast w naszej ocenie ust. 6 powtarza to, tylko od drugiej strony. Stąd pytanie o ewentualną nadregulację.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj proszę o odpowiedź panią dyrektor Agnieszkę Krupę.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Szanowni państwo, postulujemy zachowanie tego przepisu. Tak, on może powtarzać pewne normy. Natomiast z punktu widzenia wyraźnego przesądzenia jest prośba zarówno ze strony MSZ, jak i Komisji Europejskiej, żeby takie wyraźne przesądzenie w ustawie się znalazło, więc postulujemy zachowanie tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy przedstawiciele Biura Legislacyjnego mają jeszcze jakieś uwagi?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak. Ostatnia uwaga jest do ust. 9. W ust. 9 wnioskodawca stwierdza, że zarządca drogi z zachowaniem zasad niedyskryminacji może zwolnić z przestrzegania zakazu. Tymczasem w analogicznym rozwiązaniu w ust. 14 w stosunku do rady gminy dodatkowo należy zachować zasadę przejrzystości. Chcielibyśmy zapytać o ratio legis takiego rozróżnienia. Czy to wynika z jakiejś oczywistej omyłki, czy może jednak przemawiają za tym względy prawne? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj też upoważniam panią dyrektor do odpowiedzi.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Zdecydowanie ten zabieg jest celowy. Po prostu chodzi o praktykę. Zasadę przejrzystości dodaliśmy w przypadku uchwał. Jest dla nas oczywiste, że uchwały powinny być podejmowane przez samorządy w sposób przejrzysty. Natomiast ust. 9, o którym pan legislator mówi, dotyczy samego stawiania znaków. W przypadku decyzji o postawieniu znaku czy samego fizycznego postawienia znaku trudno jest mówić o przejrzystości tego procesu. Natomiast zarządca drogi, podejmując decyzję o postawieniu danego znaku, musi nie dyskryminować żadnej z grup. Natomiast w przypadku samego stawiania znaku nie można mówić o przejrzystości tego procesu, bo to jest proces techniczny i oczywisty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, poprawka, którą składam, dotyczy art. 1 pkt 2. W pkt 2 w dodawanym art. 1 ust. 8 polega na dodaniu pkt 7 w brzmieniu: pojazdów gospodarstwa leśnego Lasy Państwowe oraz podmiotów wykonujących na jego rzecz zadania wynikające z ustawy o lasach. Dlaczego do tego ustępu, który jakby wprowadza wyłączenia do wyłączeń? Ustęp 8 mówi o pojazdach, które jednak mają większą masę, a mogą wjeżdżać tam, gdzie wyłączamy zastosowanie tej ustawy.

Muszę powiedzieć, że z ciężkim sercem składam tę poprawkę. Dlatego że można sądzić, że Lasy Państwowe, które w tej chwili – przypomnę to panu ministrowi – przechodzą z Ministerstwa Środowiska (i być może właśnie dlatego nie dostali państwo żadnej uwagi) do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Przenosi je ustawa o działach. Być może one są w tej chwili w takiej sytuacji, że nikt o nie nie dba, dlatego że ta ustawa o działach jest w procesie. De facto brak tego przepisu uniemożliwia prowadzenie gospodarki leśnej. Gdybym była złośliwa, powiedziałabym, że OK – nie będzie wywożone drewno, które będzie ścinane, więc można nasypać trochę piasku w szprychy Lasów Państwowych. Jednak w gronie ekspertów z Polski 2050 stwierdziliśmy, że tymi samochodami wozi się również sadzonki do lasów, żeby prowadzić gospodarkę, która ma na celu zalesianie. Chciałabym złożyć tę poprawkę pod rozwagę pana ministra. Rzeczywiście wydaje mi się, że w tej chwili sytuacja prawna Lasów Państwowych jest taka, że one nie mogą zareagować na brak tego przepisu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko jest negatywne. Ta ustawa była w konsultacjach międzyresortowych przez dużą część tego roku, jeszcze przed tymi zmianami, które dzieją się w tej chwili. Tak że resort środowiska czy resort klimatu mógł swobodnie zgłaszać do tej ustawy właśnie takie uwagi. Natomiast do tej pory ich nie było. Nie sądzę, żebyśmy tutaj napotkali na jakiekolwiek problemy. Generalna praktyka współpracy samorządowców z zakładami usług leśnych jest dobra. Lasy Państwowe dysponują specjalnym funduszem leśnym, który wspiera modernizację dróg, z których korzystają zakłady usług leśnych. Jest to kilkaset tysięcy, a czasami kilka milionów złotych właśnie na poprawę dróg, które docierają do lasów. Tak że nie sądzę, żebyśmy tutaj napotkali problemy. Natomiast, jak powiedziałem w pierwszej odpowiedzi, będziemy ten proces monitorować. Jeżeli problemy wystąpią, jeżeli faktycznie będą autentyczne i nie będzie innego sposobu rozwiązania sytuacji jak dołączenie kolejnego wyłączenia z wyłączenia – wtedy to zrobimy. Natomiast w tej chwili nie widzimy takiej potrzeby.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Chcielibyśmy tylko zauważyć z formalnoprawnego punktu widzenia, że procedowany projekt jest projektem wykonującym prawo Unii Europejskiej, w związku z czym poprawkę do takiego projektu może zgłosić co najmniej trzech posłów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Aha, to jest projekt europejski. Tak. To poprawka jest bezprzedmiotowa, jeśli nikt jej nie przejmuje bądź się nie podpisuje.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie, podpiszemy.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Podpiszą się państwo? Tak? Bardzo proszę. Jeżeli pan przewodniczący i jeszcze jakaś osoba podpiszą się pod tą poprawką, to w takim razie złożymy ją razem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy poza posłem Grabarczykiem ktoś jeszcze jest chętny do podpisania poprawki? Nie widzę. W związku z powyższym niestety poprawka jest bezprzedmiotowa.

Przystępujemy do dalszego szczegółowego rozpatrywania projektu ustawy.

Czy do zmiany nr 3 w art. 1 są uwagi? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tych uwag też mamy kilka. Pierwsza dotyczy art. 41c ust. 1, w którym mamy odesłanie do art. 41 ust. 2 w kontekście zakazów. Chcielibyśmy przypomnieć, że wcześniej wprowadzono skrót. I pytanie. Dlaczego tutaj ten skrót nie jest zastosowany? Podobną usterkę legislacyjną zauważamy jeszcze w kilku innych przepisach pkt 3. Jest pytanie do wnioskodawców. Dlaczego ten skrót nie jest wykorzystywany w art. 41d ust. 1 i ust. 4, jak również w ust. 10 pkt 2, gdzie też nie użyto tego skrótu? Czy inne uwagi teraz, czy może po wyjaśnieniu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Może odpowiedzmy na bieżąco. Pani dyrektor Agnieszka Krupa.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tutaj też celowo ten zabieg został wykonany przez nas, czyli nie użyto skrótu, z tego względu, że zakazy, o których mowa zarówno w art. 41c ust. 1, jak i w pozostałych jednostkach redakcyjnych, które pan legislator przywołał, odnoszą się nie tylko i wyłącznie do zakazu zdefiniowanego w art. 41 ust. 2, ale także do zakazu, który nie jest objęty

tym skrótem, a jest uregulowany w art. 41a ust. 1, na który tutaj też się powołujemy. Z punktu widzenia czystości przepisu czy zrozumienia przepisu przez odbiorców uważamy, że takie sformułowanie jest bardziej właściwe i czytelniejsze. Z naszej strony to był zabieg celowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 3 są jeszcze jakieś uwagi? To proszę je przedstawić hurtem. Tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Przyjęliśmy taką zasadę jak przy pkt 2, że pan minister wyjaśniał to na bieżąco.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, dobrze. To na bieżąco. Oczywiście.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W ust. 8 chcielibyśmy zapytać o drogę odwoławczą w przypadku nałożenia kary przez inny podmiot niż tutaj wskazany, czyli przez komendanta straży gminnej. W ust. 10 mamy uwagę do pkt 2 i 3, w których jest mowa o godzeniu się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1. Jest pytanie. Czy jednak nie brakuje tutaj również „przekroczenia”? Nie tylko powstanie naruszenia, ale również przekroczenia. Jeżeli takiego przekroczenia zabrakło w tej normie, to kwalifikowałoby się to na poprawkę. Dlatego że taka zmiana ma charakter merytoryczny. W ust. 11 mamy pewną wątpliwość redakcyjną. Czy wyrazy „pojazd o 11,5 t” są właściwie użyte? Czy to nie powinno być sformułowane inaczej? Po prostu redakcyjnie jakoś dziwnie to się nam czyta.

W ust. 13 wydaje nam się, że tak jak jest dotychczas w innych przepisach ustawy, nie powinno się tu mówić o karze pieniężnej, o której mowa w ust. 1, tylko o środkach z kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1. Wówczas, jak nam się wydaje, ten przepis powinien mieć brzmienie: „Środki z kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, zgromadzone na rachunku, o którym mowa w ust. 12, są przekazywane w terminie 7 dniu od dnia uiszczenia tej kary” – i dalej bez zmian. W ust. 14, mniej więcej w połowie tego ustępu, użyto spójnika „bądź”. W związku z tym, że ten spójnik jest różnie interpretowany, naszym zdaniem wskazane byłoby użycie spójnika „lub”, ewentualnie spójnika „albo”, z naciskiem na „albo”. I to tyle, jeżeli chodzi o pkt 3. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pani dyrektor? Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Zacznę od końca. Do zamiany „bądź” na „albo” jak najbardziej się przychylamy. Zgadzamy się. Teraz propozycja, jeżeli chodzi o brzmienie ust. 13, czyli dodanie sformułowania „środki z kar pieniężnych” i oczywiście odpowiednia odmiana kolejnych wyrazów – też się zgadzamy. Jeżeli chodzi o ust. 11, jeżeli w państwa ocenie takie ustawienie wyrazów w tym przepisie może budzić wątpliwości interpretacyjne czy utrudniać zrozumienie tej jednostki, proponujemy wykreślić wyraz „pojazd” z obecnego miejsca. Wtedy ten przepis będzie brzmiał – zacytuję go od przecinka – „a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w przypadku przewozu przez ten pojazd ładunków sypkich oraz drewna”. Czy w takiej formule w państwa ocenie to legislacyjnie już lepiej by brzmiało? Jeżeli z państwa strony byłoby to do zaakceptowania, to jak najbardziej przychylalibyśmy się do takiego brzmienia przepisu. Jeżeli chodzi o uwagę do ust. 10 pkt 2, zgadzamy się z państwem, że dla jasności powinna być jeszcze dopisana kwestia przekroczenia, więc jak najbardziej jesteśmy za dokonaniem tej poprawki.

I jeszcze z państwa strony było pytanie, czy jeżeli chodzi o ust. 8, nie powinny być uregulowane kwestie organów drugiej instancji w przypadku odwoływania się od decyzji wydanych przez inne podmioty niż staż gminna. W naszej ocenie – nie. Z tego względu, że wszystkie pozostałe podmioty, jak na przykład inspekcja, w tym momencie już w systemie funkcjonują. Wydają te decyzje. Na podstawie ogólnie obowiązujących przepisów jest jasne, do kogo od tych instytucji trzeba się odwołać w przypadku wydania przez nie decyzji. Natomiast straż gminna w tym momencie nie wydaje takich decyzji. Dopiero

tą ustawą nadajemy jej takie uprawnienia, więc musimy określić podmiot, do którego należy wnieść odwołanie w przypadku, gdy straż gminna na podstawie nowelizowanych przez nas przepisów tę decyzję wyda. Tylko z tego powodu wskazaliśmy tutaj samorządowe kolegium odwoławcze. W przypadku pozostałych podmiotów, takich jak ITD, Policja czy Straż Graniczna, jest to jasne i oczywiste, ponieważ obecnie funkcjonują już one w systemie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia. Oczywiście wszystkie uwzględnimy z wyjątkiem wyjaśnień dotyczących ust. 10, tj. kary pieniężnej i przekroczeń. Oczywiście wyjaśnienia pani dyrektor idą naszym tokiem rozumowania. Natomiast, jak powiedziałem na wstępie, tutaj konieczna byłaby jednak poprawka. Dlatego że dopisanie tutaj przekroczenia miałoby w naszej ocenie charakter zmiany merytorycznej, zarówno w ust. 10 pkt 2, jak i w ust. 10 pkt 3. Dlatego Biuro Legislacyjne nie może tu skorzystać z upoważnienia do wprowadzenia takiej zmiany. Będzie to wymagało ewentualnego przyjęcia przez Komisję odpowiedniej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mam prośbę do strony rządowej. Niech zaproponuje poprawkę w drugim czytaniu, a koledzy z Prawa i Sprawiedliwości ją zgłoszą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że będzie bardziej racjonalne, jeśli teraz przejmiemy tę poprawkę jako grupa posłów i przegłosujemy ją.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Zgadzamy się na to rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak? Jest trzech posłów. Dobrze. W takim razie przystąpimy do przegłosowania tej poprawki Biura Legislacyjnego. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 33 posłów. Wszyscy byli za przyjęciem tej poprawki.

Czy do zmiany nr 3 w art. 1 są jeszcze jakieś uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 2. Czy do art. 2 są jakieś uwagi? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Jest jedna uwaga. Chcielibyśmy zwrócić państwu uwagę, że tutaj nie będzie dodany art. 145ab, tylko art. 145aa, gdyż taka jest kolejność dodawania nowych artykułów między innymi zmianami. Oczywiście to będzie też rodziło konsekwencje w postaci przenumerowania całej jednostki redakcyjnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, to oczywiste.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się na tę korektę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są uwagi do art. 2? Nie widzę zgłoszeń.

Czy są uwagi do art. 3? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 4. Nie widzę?

Do art. 5? Proszę, do art. 5 Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tu jedynie chcielibyśmy zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, że w ubiegłym tygodniu, 19 listopada 2020 r., została już uchwalona ustawa o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych, która zmienia tytuł ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. W aktualnym brzmieniu ten tytuł pozostaje bez zmian. Natomiast trzeba mieć na uwadze, że zapewne ten tytuł będzie ewoluował i w dalszym procesie legislacyjnym trzeba będzie dokonać tutaj stosownej zmiany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Sprawa oczywista. Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę zgłoszeń.

Do art. 7? Nie widzę,

Do art. 8? Nie widzę.

Do art. 9? Nie widzę.

Do art. 10? Nie widzę.

Do art. 11? Nie widzę.

Do art. 12? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tu jedynie pytanie o celowość zawarcia takiego przepisu przejściowego, skoro co do zasady przepisy przejściowe zamieszcza się wyłącznie wtedy, gdy dotychczasowe prawa i obowiązki chcemy modyfikować. To pytanie do strony składającej wniosek. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bardzo proszę panią dyrektor o odpowiedź.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Postulujemy zachowanie tego przepisu z tego względu, że dotyczy on zezwoleń, które zostały wydane przed dniem wejścia w życie tej ustawy, a tą ustawą zmieniamy kategorie zezwoleń. Żeby nie było wątpliwości, że ten przewoźnik, który na przykład otrzymał zezwolenie określonej kategorii, które w nowych przepisach będzie już zezwoleniem zupełnie innej kategorii, wiedział, że ono cały czas obowiązuje, że ma uprawnienie do przejazdu po drogach na podstawie zezwolenia uzyskanego przed dniem wejścia w życie ustawy. Naszym zdaniem to nie jest błąd, natomiast to może wyeliminować wątpliwości odbiorców ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 13 są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Do art. 14? Nie widzę.

Do art. 15? Nie widzę.

Do art. 16? Nie widzę.

Do art. 17? Nie widzę.

Do art. 18? Nie widzę.

Do art. 19? Nie widzę.

Do art. 20? Nie widzę.

Do art. 21? Nie widzę.

Do art. 22? Nie widzę.

Rozpatrzyliśmy całość. Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Jeszcze ewentualnie prosilibyśmy o zapytanie, czy są uwagi do załącznika.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do załącznika są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przystąpimy do rozpatrzenia całości projektu ustawy. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o wyniki. Głosowało 35 posłów. Za wnioskiem było 34 posłów, 1 poseł był przeciwny. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy dokonać jeszcze wyboru posła sprawozdawcy. Czy jest kandydatura?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak. Szanowny panie przewodniczący, chciałabym prosić pana posła Tadeusza Chrzana, żeby został posłem sprawozdawcą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pan poseł się zgadza? Tak.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są inne kandydatury? Nie widzę zgłoszeń. Tym samym Komisja dokonała wyboru posła sprawozdawcy.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję serdecznie.